

Diario del Comercio

ÓRGANO DEL PARTIDO LIBERAL DINASTICO

AÑO IX

REDACCION
Rambla de Castelar, 29, bajos
ADMINISTRACION
Calle de Fortuny, 4, imprenta

Tarragona, Miércoles 27 de Mayo de 1903

PRECIOS DE SUSCRIPCIÓN
En toda España, CINCO pesetas trimestre
En el extranjero, 15 pesetas trimestre
Pago adelantado
Remitidos y anuncios a precios convencionales

NUM. 6550

MEMORIA

acerca del proyecto de convertir el puerto de Tarragona en desembarcadero y depósito de ganado vacuno procedente de la República Argentina.

Un estudio, detenido de la forma en que se desarrolla en España el negocio de las carnes y las destinadas al consumo, llevado a cabo durante el año último por encargo del Gobierno de la República Argentina, dio por resultado adquirir la convicción de que el precio actual de la carne en los diversos mercados de la Península que se reputa excesivamente elevado, solamente puede abajarse, mediante la importación de animales, procedentes de países que puedan desprenderse de ellos en condiciones económicas tan favorables, que aun recargados con el elevado coste del transporte marítimo, derechos aduaneros a la introducción, y demás, permitan no obstante, ser entregados aquí al consumidor a precios mucho más limitados que las reses criadas en la península.

Entre los países que pueden proveer a España de carnes, en condiciones económicas favorables, ninguno las reúne tan ventajosas como la República Argentina, que, con un capital ganadero de 35.000.000 de animales vacunos y 140.000.000 de laneros, puede disponer después de bien hechas las necesidades de su consumo, de fuertes lotes destinados a la exportación.

El negocio de exportación de animales, ya vivos, ya congelados o sencillamente enfriados, viene llevándolo a cabo desde hace muchos años la República Argentina, y su principal mercado consumidor ha sido siempre Inglaterra; y posteriormente las posesiones inglesas del Sud de África.

En vista de las elevadas cotizaciones que las carnes de consumo tienen en nuestra península, los exportadores argentinos, han efectuado en años por medio de diversas remesas de animales, que han desembarcado: unas en el puerto de La Coruña, otras en el de Barcelona y otras en el de San Sebastián.

Cual haya sido el resultado, económico de dichas expediciones, no puede precisarse con exactitud, porque, llevadas a cabo por particulares, estos se han reservado, como es natural, todos aquellos datos, que pudieran afectar a sus intereses.

El hecho sin embargo, de que la iniciativa no haya prosperado, y que la corriente de negocio iniciada no haya seguido en desarrollo, dan la presunción que el resultado material obtenido en esta clase de negocio, no ha correspondido a las esperanzas de los que los emprendieron.

Era necesario entonces, estudiar las causas que habían conducido a este resultado, y esto se hizo por encargo del Gobierno Argentino, llegando a adquirirse la convicción después de un detenido estudio, y de un prolijo examen de la mayor parte de los puertos españoles, y de haber consultado a un gran número de personas competentes en esta clase de negocios, de que la causa primordial del fracaso, ha estribado en que los importadores de animales no han podido disponer de ningún depósito conveniente, instalado en un puerto cómodo y de fácil acceso donde pudiesen permanecer los animales el número de días necesarios para la venta o contratación de aquellos sin apremios, y por lo tanto, sin la exposición a quebrantos seguros, que representa una liquidación casi forzada, por la imposibilidad de poder guardar el ganado en buenas condiciones.

El análisis de los hechos, que dejamos apuntados, y la convicción por otra parte de que el monto del negocio importación de carnes a la península, en forma que permita que el ganado vivo, pueda permanecer en depósito en condiciones de comodidad e higiene que alejen todo peligro o riesgo de pérdidas materiales de peso y salubridad, durante el tiempo necesario para que las operaciones de transacción y reexpedición de las reses a los puntos de consumo puedan tener lugar de una manera adecuada y conveniente a esta clase de prácticas mercantiles, dieron origen a la idea de construir unos Corrales o Depósitos y un Desembarcadero para el ganado, en un punto conveniente y adecuado de uno de los puertos de la península, que, ya por sus condiciones especiales de situación, o por consideraciones de otro orden que fueran dignas de tenerse en cuenta, ofreciera facilidades para establecer allí los servicios

que requiere el negocio mercantil de que se trata, y sometida esta idea a la consideración de importantes capitalistas y exportadores de Buenos Aires, encontró la mas favorable acogida, esperando tan solo para poder ser llevado a la práctica, el que pueda obtenerse la concesión de los terrenos necesarios en punto conveniente de un puerto, Español, para instalar aquellos Corrales o Depósitos en condiciones económicas aceptables.

Pocos son los puertos del litoral, español que puedan ofrecer las ventajas y comodidades, que requieren para la instalación de una obra de la índole de la que se trata, pues: unos por su excesivo movimiento mercantil, otros por su situación poco conveniente, y los mas, por la carencia de local terrenos apropiados para la instalación de los corrales, no resultan apropiados al fin que nos proponemos; pero existe un puerto, entre los reducidos número de los que son susceptibles de adaptarse a esta idea, en el que concurren circunstancias muy especiales, favorables por todo extremo, a la idea que perseguimos, cuyo puerto es el de Tarragona.

Este puerto está en inmejorables condiciones para servir de depósito central para la importación de ganado vivo procedente de la República Argentina, porque tiene libre y en condiciones apropiadas, la zona de terreno suficiente para que en la misma puedan efectuarse las construcciones que son necesarias para el negocio que se va a iniciar, y que está calculado, bajo la base de mantener en depósito un stock permanente de animales vacunos vivos, que puede alcanzar a 2.000 cabezas, el cual, renovado periódicamente, permita abastecer una parte de las necesidades del consumo de una zona que abarque como puntos extremos: Barcelona al Norte, Madrid al Oeste y Valencia al Sud, zona enlazada como es sabido, a Tarragona, por diversas vías férreas. Del depósito central, establecido en el Puerto de Tarragona, se efectuarán por ferrocarril, las necesarias expediciones a las diversas capitales y poblaciones de importancia comprendidas en la zona mencionada.

La realización de este proyecto, no entraña ningún peligro para la ganadería nacional, por que aun llevado a su máximo de desarrollo, ó sea, a la importación mensual de 2.000 cabezas, solamente se alcanzaría a poder suvenir a la décima parte de las necesidades del consumo de la zona expresada que pueden calcularse en más de 20.000 cabezas de ganado vacuno por mes, teniendo en cuenta que solamente Madrid, consume por término medio 7.500 por mes, Barcelona 7.000, Zaragoza 900, Valencia 300, Tarragona 120 y quedan aun poblaciones de importante consumo y fácil acceso por ferrocarril como Reus, Vandell, Valls, Llerida, Tortosa, Castellón de la Plana, Villanueva y Geltrú, etc.

En realidad pues, las carnes procedentes del depósito de Tarragona, vendrían solamente a servir de regulador de los precios evitando las cotizaciones excesivamente elevadas.

Las ventajas que al puerto y población de Tarragona repolaria la realización del proyecto se aprecian a primera vista con solo observar en conjunto la fadela del negocio que se trata de implantar, el cual dará margen a un activo movimiento comercial que se desarrollará en esta población una vez el negocio en plena explotación.

La Junta de Obras del Puerto tendrá como es consiguiente, un aumento muy importante en concepto de ingresos por el elevado número de buques que llegarán llevando en sus cubiertas los animales. Como estos solo en una parte insignificante han de quedar en Tarragona, cuyo consumo mensual solo asciende como se ha dicho a 120 por término medio por mes, la reexpedición de los restantes, al interior del territorio, debe dar forzosamente motivo a un sinnúmero de operaciones dentro la zona destinada en el Puerto para las líneas férreas, que ocuparán un buen número de brazos y mantendrán una actividad constante, hasta necesaria en Tarragona.

Aun limitando el negocio de momento, a lo que se ha proyectado que es: la importación de animales vacunos para el consumo, el hecho de ser Tarragona el depósito central, convertirá la ciudad en un mercado permanente de esta clase de animales, que hará afluir un buen contingente de compradores y de intermediarios.

Si a esto puede añadirse, como es propósito que suceda que aprovechando los mismos vapores que conduzcan el ganado vacuno, se vaya ensayando la introducción de ganado caballar y equino, se puedan llegar a establecer ferias mensuales permanentes

de esta clase de ganado, que atraerán los innumerables interesados que, como es notorio, acuden siempre a esa clase de ferias donde quiera que se celebren.

La realización del proyecto, llevaría aparejada además, la casi seguridad de iniciarse un activo intercambio de productos entre España y la Argentina por el puerto de Tarragona, que hoy es imposible establecer por falta de una comunicación regular y directa.

Los buques que por razón de sus contratos, tuviesen que venir a Tarragona a descargar sus cubiertas de los animales, tendrían una gran conveniencia y una economía evidente, en aceptar en Buenos Aires carga de bodega: cereales, cueros, etc., etc. de los que van frecuentes cargamentos a Barcelona, para ser descargados en nuestro puerto.

Asimismo podrían tomar para su regreso a la Argentina, cantidades parciales de carnes, vinos, aceites, etc., que actualmente los comerciantes de Tarragona, Reus, etc., se ven obligados a enviar a Barcelona para su embarque.

Es evidente que el beneficio material que se señala para el puerto, lleva aparejado el beneficio de la población de Tarragona y de la provincia entre toda vez, que por un cúmulo de circunstancias que sería prolijo enumerar, repercutarán indudablemente en toda la provincia, las ventajas que por efecto de esta mejora, se obtengan en el puerto y en la capital.

La empresa en proyecto, es también beneficiosa para el Estado, porque es indudablemente de un interés público, procurar el abastecimiento de los artículos de primera necesidad y si bien el radio de acción de la empresa tiene forzosamente que ser limitado, por no ser conveniente dar de momento mas amplios horizontes al negocio, no es por esto menos digno de ser tenido en cuenta, y de que se le preste todo el apoyo que requiere tan importante mejora.

En el terreno fiscal, la nueva empresa alcanzando al desarrollo a que aspira momentáneamente, ó sea la importación de 2.000 animales por mes, producirá un ingreso anual en concepto de derechos de aduanas de 960.000 pesetas (24.000 animales a 40 pesetas), suma que puede elevarse, si en vista de los resultados, aumenta la importación de animales, a una cifra mucho mas considerable prestandose con ello un importante auxilio al Tesoro Nacional, harto necesitado de ello por desgracia.

Para la realización del pensamiento que a grandes rasgos queda expuesto en las consideraciones que anteceden, se hallan ya dispuestos la voluntad y el capital de la empresa que intenta llevarlo a cabo, y solo falta, para que tan importante mejora llegue a vías de hecho, que presten su concurso a tan laudable propósito, las personas y entidades que por razón de su cargo y autoridad, son llamadas a resolver acerca del punto principal en que se basa el proyecto, cual es, la concesión de la zona de terrenos necesarios para el emplazamiento de la obra que se propone en el adjunto proyecto y de cuya descripción vamos a ocuparnos.

La realización de las obras del puerto de Tarragona en la parte que afecta al muelle de riba o de costa, han dado por resultado, como ya se proponía en el proyecto, el avance de la costa hacia el mar retirando la línea de las aguas hacia el interior del puerto ganando por lo tanto una zona importante de terrenos, que alcanza una latitud inferior a 90 metros en toda la extensión alcanzada por el nuevo espacio que determinó el emplazamiento del muelle de costa por la parte del mar.

Antes de la ejecución de las obras, esto es, cuando era playa de pescadores lo que hoy es muelle de Costa, las aguas del mar, lamia el terreno de la vía de Valencia a Tarragona, y mas de una ocasión las olas ocasionaron de perfectos y daños de consideración en la indicada vía, lo cual demuestra, que el mar invadía completamente toda la zona de terrenos comprendida entre el barrio del Eserraillo y el muelle de Levante, teniendo por límite en tierra, el terraplen de ferrocarril antes mencionado, el cual no habiendo modificado su situación, o emplazamiento, se encuentra hoy a la distancia de más de 10 metros de las aguas del puerto.

Esta zona, que alcanza una longitud superior de 500 metros, son terrenos ganados al mar, merced a las obras del muelle de Costa, y por lo tanto, pertenecen al dominio de Estado, cuyos intereses representan y administra en el puerto de Tarragona la Ilustre Junta de Obras, es la que en nuestro concepto, puede disponer y acordar acerca del destino que debe darse a los te-

renos de que se trata y estudiar y proponer la forma como deben utilizarse, a objeto de que tengan la mejor aplicación posible, respondiendo a fines que resulten beneficiosos al puerto de Tarragona y al Estado. Obediendo a este criterio, se redactó por el Ingeniero Director de las obras, y por acuerdo de la expresada Junta, allá por los años 1892 al 94, un proyecto de urbanización del muelle de costa, en cuyo proyecto se estudió de manera muy detenida, la distribución y aplicación mas conveniente y provechosa, de toda la extensión de terrenos ganados al mar.

La distribución de las distintas zonas de terreno debió hacerse sin duda alguna, teniendo en cuenta las necesidades de cada uno de los servicios inherentes al puerto, y tras de un maduro examen, se propuso en el proyecto, distribuir en las longitudes paralelas a la arista del muelle, y de los anchos convenientes, las distintas zonas que para cada uno de los servicios se consideraron necesarias y en tal concepto, se destinaron por orden correlativo a partir desde la arista del muelle: una zona para grúas, otra o sea la segunda, para tinglados o almacenes, o mas bien dicho, muelles altos para depósito de mercancías y demás artículos ya sean procedentes de la importación o ya destinados a la exportación, la tercera zona o faja, se destinó al emplazamiento de vías férreas a fin de que por ellas pudieran circular los vagones de las distintas compañías que explotan y originan las mercancías que tienen término y origen en Tarragona, y que por la proximidad de las estaciones el puerto les es fácil hacer la maniobra necesaria para que el material de carga tome y deje las mercancías directamente sobre los indicados muelles, la cuarta zona, se destinó a calzada para el tránsito rodado de toda especie, con acceso a los muelles o depósitos, y la quinta y última zona, se destinó a la edificación urbana o de grandes almacenes (Docks) con destino al comercio en general.

De los 90 metros de anchura total que mide la extensión de terrenos ganados al mar, se destinaron 50 metros a los cuatro servicios primeramente mencionados, y los 40 metros restantes, se reservaron para el destino expresado en quinto lugar, ó sea para la edificación de almacenes.

Tanto la Dirección facultativa como la Junta de las Obras del Puerto, al redactar el proyecto de urbanización y proponer a la Superioridad la aprobación de las obras proyectadas, entendieron que debían juzgarse como de ejecución inmediata las comprendidas bajo los cuatro primeros conceptos, ó sea: zona de grúas, zona de tinglados, zona de vías, y zona de calzada, definiendo como de necesidad mediata, las obras del concepto quinto, ó sea la de los docks, para cuando las exigencias del comercio así lo requiriesen, y convencida la Superioridad de que así debía juzgarse de las obras proyectadas, aprobó la proposición de conformidad con lo acordado por la Junta y por la dirección facultativa del puerto, y en su virtud, se ejecutaron las obras comprendidas en el proyecto las cuales fueron terminadas hace algunos años.

Por desgracia para la vida comercial de Tarragona y su puerto, no advirtieron desahucios la Junta y el Ingeniero al juzgar que no era de necesidad inmediata la edificación de grandes almacenes pues la triste realidad ha venido a demostrar, que tampoco eran imprescindibles las obras ejecutadas, toda vez que apenas si prestan servicio alguno en la actualidad; tal es el estado de decadencia y paralización de la vida mercantil de esta población, digna por cierto de mejores suerte, dadas sus evidentes condiciones de situación y posición geográfica; pero, de una parte la desaparición casi absoluta de los viñedos y la depreciación de los caldos base principal de la extinguida riqueza de la comarca de Tarragona, y de otra la proximidad del puerto de Barcelona, centro comercial que absorbe casi por completo todo el movimiento mercantil de Cataluña, han determinado la suerte del puerto de Tarragona, el que no obstante poseer mucho mejor fondoadero que ningún otro del litoral de Levante, apenas si recibe en la actualidad la visita de alguno que otro barco de cabotaje, que, tomando o alijando en breves horas la poca carga que importa o exporta, huye precipitadamente de estas aguas en donde solo se respira desolación y miseria; y he aquí explicada la causa, de que, aquella zona de 40 metros de anchura y 500 metros de longitud que se creyó un día que sería poblada de grandes edificios que nacieran al calor de la vida y movimiento del puerto, se encuentre aún sin

cumplir su misión, y así continuará por tiempo indefinido, si no se procura dar otro destino más adecuado a las circunstancias que hoy concurren a Tarragona y su puerto, cada día más decadentes una y otro, sin que se vislumbre ningún horizonte de regeneración y prosperidad en su riqueza, tanto absoluta como relativamente considerada.

Ya pues que el puerto, no ha podido dar vida a la urbanización del muelle de costa, y que por esta causa hay que renunciar en absoluto a utilizar la zona de 40 metros destinada a las grandes almacenes o edificaciones urbanas, entendemos que debe tratarse de invertir los términos del problema, y ver, si dando a dichos terrenos una aplicación distinta de la que concibió la Junta y la dirección de las obras, el puerto, cuya aplicación responda a fines plausibles, que ofrezcan al propio tiempo garantías de seriedad y horizontes de riqueza, que puedan determinar el que, Tarragona y su puerto, salgan de la postración y abatimiento en que hace muchos años yacen sumidos, sin esperanza de que cual otro Fénix, puedan resurgir de sus cenizas.

Hemos de convenir en que, ni la Junta de Obras del puerto ni el Estado a quien ella representa en sus funciones administrativas cerca de esta parte las obras públicas, no pueden ni deben conformarse, en que aquellos terrenos de la zona que se destinó para almacenes continúan estando improductivos, y siendo un testigo elocuente de la postración e inacción del puerto de Tarragona.

Si la Junta encontrase medio de cambiar la suerte de aquellos terrenos convirtiéndolos de páramo desolado como lo son ahora, en oasis floreciente y productivo como pudieran serlo, a buen seguro que no omitiría sacrificio alguno, de cualquier clase que fuera, para llegar a fin tan deseado y plausible. Cualquier gasto que en este sentido acometiese lo haría con el mayor gusto con la sola idea de proporcionar algún beneficio a la población de Tarragona, y a los intereses del puerto que administra marcialmente sin duda alguna por tan laudable conducta el agradecimiento de los habitantes de la población, y el aplauso de la Superioridad.

Con miras elevadas, y con el deseo de que redundasen en beneficio de los intereses generales de la región, y de los particulares del puerto, acometió la Junta las obras del proyecto de urbanización que ha llevado a cabo, encontrándose al final de tantos desvelos y de tales sacrificios, pecuniarios, con que la obra ha resultado esteril por falta de elementos que le den vida, y es triste considerar, que a pesar del esfuerzo realizado y no obstante la inversión de una cuantiosa suma en la ejecución de aquellas obras, se haya venido a parar a que hoy en día no son utilizadas para el objeto a que se les destinó, gracias al estado de postración en que se encuentra el movimiento mercantil del puerto de Tarragona.

Si después de lo ocurrido con las obras ejecutadas se tratara de inducir a la Junta, a que invirtiera nuevas y considerables sumas en obras de analogía indole a las descritas, tratando con ellas de completar la idea de urbanización del muelle de costa, acometiendo edificaciones en la zona de que se trata, sin ofrecerle al propio tiempo la garantía de que el sacrificio pecuniario que se realizara pudiera obtener la compensación consiguiente, ya sea de una manera directa traída en nuevos ingresos para el tesoro del puerto o indirectamente en beneficio de la población a cuyos intereses hermanados con los generales del Estado, obedece la presencia de esta importante obra pública; comprendemos que tanto esta Corporación administrativa como el Estado se opondrían a realizar nuevos gastos que no llevarían en sí aparejada la seguridad del beneficio; y en tanto continuaria indefinidamente el actual estado de cosas encontrándose aquellos terrenos completamente abandonados sin provecho propio ni ajeno, y sin esperanzas siquiera de que en tiempos próximos ni remotos pudiera cambiar la faz del asunto, pues dada la marcha progresiva que por el sendero de la decadencia sigue recorriendo el porvenir de este puerto y su comercio, no cabe duda que cada día se va más lejano su rehabilitación.

Esto sentado, y partiendo del principio de que los terrenos de que se trata no serán nunca utilizados por la Junta de Obras del puerto ni de ellos podrá sacar beneficio alguno, muy a pesar suyo, cualquiera solución que haga variar estos pesimismos debe ser aceptada desde luego por la Junta y por la Superioridad, siempre que se ofrezcan las suficientes garantías de que no han de quedar defraudadas las esperanzas de la Junta y las legítimas aspiraciones de Tarragona, y de que desde luego de aparezca toda sospecha de que puedan sufrir menos cabo o lesión los intereses públicos y de los particulares, sino que por el contrario se asegure la seguridad más absoluta de que unos y otros hayan de resultar beneficiados.

Tal solución entendemos que está dada, con la realización del proyecto que se trata de llevar a cabo, el cual consiste en la ocupación, temporaria de la excavada zona de terrenos de 500 metros de longitud por 40 de anchura con destino a la construcción de unos grandes corrales sistema americano para el depósito de ganado vacuno y de otra especie que pueda importarse de la República Argentina, para el abastecimiento y

consumo de la zona de la península que ya queda descrita en la primera parte de esta Memoria; y para que esto tenga lugar, ya hemos dicho en otro sitio de este documento que solamente es necesario que la Junta de Obras y la Superioridad acuerden conceder al peticionario la autorización necesaria para ocupar dichos terrenos y ejecutar las obras que se proponen en el adjunto proyecto que sumariamente vamos a describir.

Las obras consistirán en cerrar con una fuerte valla de madera toda la zona de terrenos que estaba destinada a la edificación de almacenes la cual mide una longitud de 500 metros en sentido paralelo a la costa, y un ancho de 40 metros en sentido normal a la anterior dimensión.

Dicho espacio se distribuirá en dos series de corrales, en número de 33 a cada lado, separadas estas series por un pasadizo o corredor de 3 metros de anchura, y de toda la longitud de la zona de terrenos, o sea de 500 metros.

Todos los corrales serán rectangulares de igual superficie, la cual está dada por las dimensiones de sus lados que son 15 metros en el sentido de la mayor longitud de la zona y 18'50 metros en sentido normal a esta, o sea en el de la anchura.

Próximamente en la parte central de la zona o sea a la mitad de su longitud y ocupando la superficie de cuatro corrales, dos de cada lado del pasadizo de manera que se correspondan, se construirá un piso elevado o altillo, que servirá para almacenar el heno o forraje que juntamente con el ganado se importará de Argentina. A fin de que los animales no sufran perturbación alguna en su salud a la llegada a la Península, por efecto del cambio de alimentación. En el indicado piso alto o almacén de forraje podrán almacenarse 3885 metros cúbicos del expresado vegetal que seco, bien acondicionado, pesa por término al rededor de 300 kilos por metro cúbico, desprendiéndose aquí que el peso total de forraje que pueden almacenarse será el de unas 1165 toneladas.

La ejecución de la obra que se trata de llevar a cabo, así como el sistema de construcción y materiales que en ella han de emplearse, será de conformidad con las indicaciones de los dibujos que se acompañan y con arreglo a las siguientes instrucciones.

Se empezará por preparar el terreno en toda la extensión que han de ocupar las obras, tratando de conseguir el que sea un plano horizontal debidamente apisonado, para darle la consistencia necesaria a soportar el peso que sobre él ha de gravitar sin que se produzcan dislocaciones ni agrietamientos en el pavimento que ha de construirse.

Preparado así el terreno, se abrirá una excavación en sentido longitudinal por la línea media de ancho de la zona de los terrenos cuya excavación tendrá una profundidad de 2'08 m. por un ancho de 1'80 y en esta zanja se construirá un acueducto que denominamos cloaca colectora, la cual tendrá una altura a luz de 1'30 metros por 0'80 de ancho a fin de que pueda penetrar un hombre en el interior de esta conducción para las operaciones de limpieza y reparación en caso necesario. La solera de esta cloaca será de hormigón hidráulico y los muros que constituyen el canal se construirán de mampostería hidráulica de 0'50 m. de espesor, cerrando el conducto por la parte superior por medio de una bóveda de medio punto de cañón seguido al 0'40 de diámetro, por medio de una rosca de ladrillo con mezcla hidráulica de un espesor de 0'15 metros.

Cada uno de estos desagües particulares está provisto en su origen o entrada, de una regilla de hierro fundido suficiente a dar paso a las materias líquidas y trituradas, impidiendo no obstante el paso de cuerpos de grandes dimensiones que pudieran obstruir los conductos.

La cloaca colectora tendrá seis registros a lo largo de todo el pasadizo, provistos de otras tantas regillas de hierro fundido de 0'50 de diámetro por las que quedará obstruido el paso de entrada permitiendo no obstante el paso de las aguas y de las materias por estas arrastradas al interior del conducto de desagüe.

Terminadas las obras de desagüe, se empezará a la apertura de excavaciones para los apoyos de los pies derechos que han de constituir los sostenes de la valla exterior e interior y divisiones de los corrales cuyas excavaciones serán en un número igual al de los pies derechos que es el de 1500, de los cuales 40 corresponden a la parte de construcción metálica que es la en donde se montará el piso alto, y el resto, corresponden a la valla de madera.

Cada una de estas excavaciones, la formará un cubo de 0'50 metros de lado por 0'30 metros de profundidad. Terminadas las excavaciones, se procederá a la colocación de los pies derechos en el centro de cada uno de ellos, se rellenarán después de mortero hidráulico hasta la altura de 0'62 metros a partir del fondo de la excavación; se colocarán inmediatamente las piezas de sillaría que constituyen el resguardo y saneamiento de la pieza de madera, y que tendrán una dimensión de 0'40 metros de base por 0'40 de altura total siendo cuadrada su sección recta horizontal; dicha pieza de sillaría sobraará 0'20 metros sobre la línea del terreno natural que

dando por lo tanto enterrado por debajo de la expresada línea una dimensión o altura de 0'18 metros; inmediatamente después se acabará de rellenar el hueco de la excavación hasta adosar con el terreno, de hormigón hidráulico de igual naturaleza que el empleado en el relleno inferior.

Colocados los pies derechos en la forma indicada, y de tal manera que sobre salgan 2 metros sobre el terreno se procederá a colocar las tablas horizontales, que clavadas o apoyadas en dichos pies derechos, constituirán el vallado o cierre general de los corrales; estas piezas horizontales serán de tablón de pino de Rusia de 400 metros de longitud por 0'225 de alto y 0'07 de canto en las tres líneas superiores de vallado, y entre cada dos tablonos quedará el espacio de 0'15 metros. La parte inferior de la valla estará formada por cinco series de tablonos unidos por junta posición en sentido longitudinal, formando un tablón de 0'75 de alto y de toda la longitud que mide la circunvalación de la valla exterior.

Al propio tiempo que se construya esta obra, se acometerán también las de los desagües particulares de cada uno de los corrales que afluirán normalmente a la cloaca por medio de pequeños cañalillos; que desde el centro de los corrales vendrán a verter con una fuerte pendiente a la cloaca general o colectora en la que penetrarán por el punto de unión de la bóveda con los estrados.

Por la parte interior de los corrales, y en los puntos que se determinan en los planos, se construirán unos pesebreros comederos en la forma que se expresa en el detalle de la hoja cuarta en la cual se representa también el brevedero o babedero de plancha de hierro dulce montado sobre caballetes, que ha de instalarse en cada uno de los corrales.

Al propio tiempo que se lleva a cabo la obra del vallado se procederá al montaje de la parte metálica que constituirá el recinto y piso alto de almacén de forraje, cuya obra se ejecutará por contrata especial, con una de las casas de la península de entre las que se dedican a esta clase de trabajos.

No hemos entrado en el detalle de esta parte de la construcción, porque es sabido que en obras de esta naturaleza, no suele nunca realizarse lo que se proyecta de primera intención, siendo preferible que cuando tenga que llevarse a efecto, se redacte un pliego de condiciones en el que se consigne la resistencia y estabilidad necesarias al objeto que ha de desempeñar la obra, y con arreglo a dichas condiciones establecer un contrato especial con la casa constructora obligando a ésta a presentar un proyecto completo con el suficiente detalle de la disposición de la obra, dimensiones de los muros, resistencia de los apoyos y vigas y todo cuanto concierne a las construcciones de esta índole en cumplimiento de cuanto acerca de este particular se prescribe por la empresa interesada.

Al logo procedimiento a este, se sigue en muchas obras del Estado, por serlo más expedito y conveniente, y en muchas ocasiones más económico, pues a cada conducto que los Ingenieros invierten el tiempo en pesados cálculos, adoptando dimensiones para los muros en desajuste muchas veces con las que se ofrecen en el mercado y en la industria, de donde resulta, que después de terminado un proyecto que ha costado muchos desvelos al autor, no puede llevarse a la práctica por no acomodarse en sus detalles a los elementos de que se puede disponer, resultando de aquí que es preferible y más conveniente, como antes hemos dicho, encargar estos proyectos al tipo de los establecimientos que se dedican a esta clase de construcciones en los cuales se cuenta con los suficientes elementos y datos para conocer la clase de dimensiones de los materiales que deben emplearse, a fin de que la obra resulte adecuada y conforme al objeto que se persigue, sin exponerse a darle un exceso de resistencia innecesaria, o por el contrario una carencia de condiciones técnicas que puedan comprometer su estabilidad; todo ello sin embargo debe llevarse con un completo conocimiento de causa y mediante la imposición de las necesarias condiciones.

Por esto pues, no hemos detenido en el detalle ni en el cálculo de esta parte de la obra, concretándonos tan solo a señalar en líneas generales su disposición y aspecto, dejando el examen y análisis minucioso, para el momento de la construcción con lo cual hemos creído proceder con el acierto que aconseja la prudencia para estos casos.

La sencilla inspección ocular de la hoja 4.ª de los dibujos que se acompañan da idea suficiente para formar concepto exacto de la obra metálica de que nos hemos ocupado.

Construida la valla y la parte metálica, y terminadas en fin todas las obras que constituyen el cerramiento de los corrales, se empezará la preparación del terreno para colocar el piso o pavimento del local. A este efecto se dispondrá el plano de cada uno de los corrales a cuatro aguas, concurrentes al centro de los mismos, esto es, según cuatro planos inclinados de forma triangular, que tendrán sus respectivas bases mayores en los cuatro ados de cada uno de los corrales, reuniéndose los vértices de dichos planos inclinados en la regilla que da ingreso al desagüe particular que conduce al general o cloaca colectora. La inclinación de estos planos determinará una pendiente de 0'50

por 100 que aun que parezca algo pronunciada la consideramos no obstante necesaria para que las aguas puedan atravesar el estiercol triturado y conducirlo al desagüe general; y hecho esto, se procederá a la construcción del pavimento propiamente dicho, el cual se compondrá de tres lechos, uno inferior de un espesor de 0'05 metros de hormigón hidráulico de cemento y grasa menuda bien apisonado y compacto; otro lecho intermedio de piedra en seco machacada al tamaño máximo de 0'04 centímetros y arreglada de tal manera que presente una superficie lo más uniforme que puede obtenerse con este material, y con los menos intesticios posible.

Sobre este lecho de piedra, se verterá una lechada de cemento Portland de consistencia bastante fluida hasta rellenar completamente todos los huecos de la piedra y conseguir que se forme sobre ésta una capa de un centímetro de espesor, consiguiendo de esta suerte, obtener un piso completamente impermeable a la par que elástico y consistente, mediante el cual y teniendo cuidado de observar una conveniente policía, se obtendrá un estado de limpieza y aseo que alejara toda sospecha de que pueda este establecimiento ser un foco de infección, pues disponiendo como se dispone, de agua tanto del mar como del abastecimiento de la población, puede conseguirse con escaso esfuerzo mantener los corrales en un estado de limpieza y aseo que respondan a las prescripciones de la más exigente higiene.

La limpieza pueda conseguirse, bien sea por baldes diarios, bien por mangas de riego con las que podrán lavarse los pisos una o dos veces al día, desaguando las materias recogidas por el lavado, en la forma descrita anteriormente, esto es, de los corrales y por los conductos particulares a la cloaca o colectora general, de esta a la de desagüe de la población, que pasa por la plaza de Olazágu, y vertiendo en el mar por el mismo sitio por donde actualmente vierte.

El acceso al interior del recinto de los corrales, tendrá lugar por los extremos del pasadizo o callejón central y por otros cuatro puntos de cada uno de los lados mayores destinados a estos últimos a la entrada y salida de los animales. Las entradas recayentes de la parte del mar se denominan en América cañales, las cuales corresponden con las salidas situadas al lado opuesto, los que se conocen bajo el nombre genérico de Mangas de salida; estas tienen un ensanchamiento en la parte inmediata al callejón, que obedece a los fines de que la aglomeración de ganado al tiempo de salir del recinto para ser reexpedido, encuentre en aquel punto mayor espacio para sus movimientos y ordenar las manjorras de salida.

El ganado al ser desembarcado desde el mar, penetrará en el recinto de los corrales por las expresadas cañales llegando hasta el callejón o pasadizo desde el cual se distribuirá ordenada y convenientemente, en sus respectivos abajamientos. Cuando tengan que salir las reses de los corrales para ser reexpedidas a su postrer destino, se las conducirá por las ante, dichas mangas frente a las cuales y merced a la línea férrea que corre paralelamente y junto a uno de los lados mayores del recinto se colocarán en las vagones en los cuales han de ser conducidos al punto de su destino.

La operación de entrada a cada uno de los corrales así como la de salida por las mangas, se practicará con el mayor orden y con toda comodidad, merced a la disposición de las tranqueas o puertas, que a la vez que sirven para cerrar y aislar los corrales están destinadas también a obstruir el callejón en el punto donde conyunga, pues colocado el eje de giro de cada puerta en el punto de intersección del tabique divisorio de los corrales con la valla recayente al pasadizo o callejón, y siendo este de la misma anchura que las puertas de los corrales, se comprenda desde luego, que al girar la puerta sobre su eje describirá un arco de círculo que al llegar a 90 grados habrá dejado libre la puerta del corral y obstruido el callejón en la prolongación del tabique divisorio, y estas operaciones llevadas a cabo con la pericia que las es peculiar a los que se dedican a esta clase de labores, permite que el ganado se conduzca con la mayor facilidad desde el pasadizo al corral que se desea, así como desde éste a la manga por donde convenga efectuar la salida para su embarque y reexpedición.

Los documentos que integran este proyecto son tres: el 1.º es la presente Memoria en la cual se explica el objeto que se propone al peticionario y se describe a grandes rasgos la obra que se trata de llevar a cabo, incluyendo al final de este documento el estado de cubriciones de toda la obra; el documento n.º 2.º constituyen cinco hojas de planos, a saber: en abajamiento de cada uno de los corrales.

Hoja 1.ª Plano general del puerto y emplazamiento de los corrales.

Hoja 2.ª Planta y alzado general del emplazamiento de los corrales.

Hoja 3.ª Detalles de los corrales.

Hoja 4.ª Detalles de los corrales.

Hoja 5.ª Piso elevado para depósito de forraje.

El documento n.º 3.º constituye el presupuesto, en el cual figuran en primer lugar los cuadros de precios de operarios de materiales y de unidades de obra, habiéndose

dispuesto el cuapron.º 2 en la forma prevenida en las disposiciones vigentes para el caso en que tuvieran que abonarse unidades de obra no concluidas.

El presupuesto propiamente dicho, consta de seis presupuestos parciales de cada una de las obras que se considera subdividido el proyecto, y un resumen o presupuesto general en el que van incluidos todos los presupuestos parciales, los que valoran las obras por el importe material de las mismas asciende el coste de todas ellas a la cantidad de 468.174'88 pesetas, no habiendo incluido el presupuesto de contrata, porque el propósito del peticionario es el de ejecutar las obras por el sistema de administración.

No se acompañan tarifas, por que la obra que se trata de llevar a cabo ha de ser para uso exclusivo del peticionario, sin que en ella tenga que fundarse ninguna explotación por la cual haya de tributar el público en manera alguna directa ni indirectamente.

La simple inspección de los dibujos contenidos en el documento número 2 dan idea clara y suficiente de la obra que se trata de llevar a cabo, y dada la suficiencia y pericia de los funcionarios que por ministerio de la Ley han de intervenir en su examen, creemos ocioso detenernos en este punto en una detallada descripción que a nada podría conducir, como no fuera a hacer más enojosa y pesada la lectura de esta memoria.

Solo nos resta para terminar, transcribir al pie de la letra, las explicaciones que el señor Ingeniero Director de las Obras del Puerto de Tarragona dió en 29 de Agosto de 1902 al señor Consul de la República Argentina a propósito del asunto de que se trata y que dicen así:

Dicho esto, solo nos resta hacer un llamamiento a todas aquellas personas y entidades que ya por su cargo o por su posición oficial deban intervenir o puedan influir en la resolución de este expediente, rogándoles que fijen su atención en la importancia inestimable que encierra el asunto de que se trata, tanto para la regeneración del Puerto de Tarragona cuanto para el porvenir y prosperidad de esta población y su comarca, debiendo significar además que los beneficios que reportará la realización de este proyecto no quedan circunscritos a las ventajas que obtengan Tarragona y su Puerto, sino que repercuten de una manera notable y beneficiosa en los intereses de toda la nación ya que por razón del asunto que se trata de llevar a cabo se conseguirá sin duda alguna que un artículo tan imprescindible para la vida del individuo y de tan imperiosa necesidad como es la carne, se obtenga en lo sucesivo a precios asequibles a las modestas fortunas, que hoy solo con gran penuria pueden alcanzar el satisfacer esta necesidad de la vida animal.

Fundados en estas razones creemos que nuestro proyecto, ha de encontrar la mas favorable acogida y no alcanzamos a poder sospechar que persona alguna, sea cual fuese su posición dentro de la esfera social, se niegue a prestarle su concurso ni deje de apoyarlo en la medida de su esfuerzo.

Confados en la bondad de la idea y no en las condiciones del proyecto que se acompaña es por lo que tenemos la mas íntima convicción de que ha de ser aprobado, y otorgada la concesión que se solicita, y que en plazo breve ha de ver Tarragona realizada esta obra que sin duda de ningún género ha de ser sólida base de su regeneración.

Tarragona 25 de Mayo de 1903.

El Peticionario Angel Artal.—El Ingeniero, Antonio Ubach.

Notas de la localidad

Al medio de ayer reunióse en uno de los salones de las Casas Consistoriales, convocadas por el Sr. Pallarés, y bajo su presidencia, 14 señores concejales, al objeto de enterarse y examinar los planos de los corrales que deben ser construidos en el muelle de costa, si la Junta de Obras del Puerto informa favorablemente y la superioridad da su aprobación.

El Sr. Artal, leyó una luminosa memoria que publicamos en otro lugar de este número y dió explicaciones tan claras y preci-

sas que todos los presentes quedaron completamente convencidos de que sería un beneficio inmenso para toda la realización de proyecto tan caudal.

Nuestros en nuestra modesta esfera, aportaremos nuestro grano de arena, esperando que todos los tarraconenses, sin distinción de clases, y apartando miras políticas, contribuyan con la medida de sus fuerzas a que sea un hecho lo que hoy no es más que un proyecto.

Hora es ya de que, dejándonos de idealismos, vivamos a la moderna y sin preocuparnos de que para vivir, es necesario acumular elementos de vida, que levanten a Tarragona de su postración moral y material.

Cero y van mil...

Un perro que hacia dos días que presentaba evidentes señales de hidrofobia, morrió en la mañana de ayer a dos personas y a tres o cuatro perros.

Por disposición de la alcaldía fueron muertos los perros mordidos y las personas pasaron a Barcelona a fin de ser curados por el Dr. Ferrán.

En el local destinado a la «Sección excursionista» del «Ateneo tarraconense», tuvo lugar anoche la anunciada reunión de artistas, industriales y representantes de la prensa, a cuyo acto tuvimos el gusto de asistir, correspondiendo a la atenta invitación recibida.

El objeto de la convocatoria, como saben nuestros lectores, era para tratar de la celebración de una exposición de Bellas Artes, Industrias artísticas y arte con retrospectivo motivo del cuarenta aniversario de la fundación del Ateneo, de cuyo importante asunto nos ocuparemos en nuestro próximo número.

Celebróse ayer en nuestra Audiencia Provincial un juicio por jurados, contra un vecino de Torredembarra llamado Juan Rovira, acusado de haber cometido un robo y haber amenazado de muerte a sus padres.

Después de las pruebas y apesar de haber dado el jurado veredicto de culpabilidad, fué únicamente condenado a cuatro meses de cárcel por el segundo delito, por especial el tributo de derecho que no había revisado el robo, tratando únicamente de un hurto doméstico.

Un joven de 14 años que se dedicaba a triturar carne de cerdo, para hacer embutidos, tuvo la desgracia de que la máquina le cogiera un dedo magullándosele por completo.

Hubo necesidad de que le fuera amputado, a fin de evitar la congestión.

El hecho paso el lunes pasado en la vecina ciudad de Valls.

La Tesorería de Hacienda de esta provincia ha señalado para hoy el pago de los libramientos siguientes:

A D. Manuel Escobar, 48'95.
A D. Rafael Figueras, 283'20.
A D. Manuel Ochoa, 24'92.
A D. Leandro Ibar, 864'84.
A D. Rafael Durán, 820'94.
A la Arrendataría de servicios públicos, 654'54.

Por la guardia civil del puesto de Batea ha sido detenido un vecino de Vilanova de Escornalbau por haber talado quince almen-dras de una finca de aquel término municipal.

Esta noche, a las nueve, nuestro compañero D. Angel Artal dará una conferencia en el «Centro Industrial», explicativa de su proyecto para el establecimiento de un depósito de ganado vivo procedente de la República Argentina.

La Junta directiva del mencionado Centro nos suplica invitamos a la expresada reunión a los señores socios y demás personas que deseen conocer y apreciar aquel proyecto.

Como de co-tumbre, el mercado celebró ayer en nuestro plaza careció de importancia.

Ha sido nombrado delegado de Hacienda de la provincia de Lugo el electo para la de Cuenca nuestro querido amigo particular D. Mariano Albaladejo, importante cargo que ha venido desempeñando con mucho acierto en esta provincia.

El Instituto provincial ha señalado del 10 al 20 de Junio próximo para los exámenes de enseñanza libre.

GRANDES NOVEDADES en ALBUMS PARA TARJETAS POSTALES

las encontrará el público en la Papelería de P. Gabriel Gibert.—Mayor 11.—Tarragona.

Variado surtido en recordatorios de 1.ª Comunicación.—500 colecciones nuevas de tarjetas postales.

El Dr. Jordán opera todos los lunes en Reus.

POR SOLO 15 PESETAS, ¿Quién no obsequiará a su morena con un precioso *Reloj*, elegante *estuche* y *hermoso cadena*?

Sabes donde se venden, pues.... en «La Vizcaina», Relojería, Unión, 2, Tarragona.

MIL PESETAS al que presente cápsulas de Sándalo mejores que las del Doctor Pizá, de Barcelona, que curen más pronto y radicalmente todas las enfermedades urinarias.

Plaza del Pino, 6, farmacia.—Barcelona.

Crónica oficial

Registro civil

Inscripciones verificadas en el día de ayer

NACIDOS.—Ninguno.

FALLECIDOS.—Ninguno.

MATRIMONIOS.—Ninguno.

Boletín religioso

SANTOS DE HOY.—San Beda, vener. pbro. y S. Juan papa y m.

SANTOS DE MAÑANA.—S. Justo ob. de Urgel y otro y S. Justo cf.

CORTE DE MARÍA

Hoy se hace la visita a Ntra. Sra. de Montserrat en la Catedral.

ORACIÓN DE LAS CUARENTA HORAS

Continúan en las Dominicas de la Presentación S. D. M. se tendrá de manifiesto por la mañana de ocho a once y por la tarde de cuatro a siete, celebrándose las misas de costumbre.

Telégrafo y teléfono

El sudexpreso de París

Madrid, 26, 14'10.

A pesar de haberse suspendido la carrera de automóviles, ha salido de París a la

hora fijada el tren de lujo que se organizó para presenciar las principales peripecias y en él llegarán a esta corte buen número de corredores que se encuentran actualmente en Burdeos y distinguidas señoras.

Bolsín

Madrid, 26, 18'15.

En el correo se cotizó esta tarde:

Fin mes, 76'42.

Fin próximo, 76'60.

Francos, 36'30.

Libras, 34'30.

Empréstito nuevo, 96'05.

IMPRENTA LLORENS, GIBERT Y CABRÉ

Aperitivo-Corroborante

Tónico-febrífugo

THE COSMO, en C. y de C. N. P.

BARCELONA

Única casa productora para la exportación a América.

LOT

SE TOMA con agua, sifón 6 puro; antes de comer como aperitivo; después como digestivo.

Pídase en todos los Cafés, Ultramarinos, Casinos, Confiterías, etc.

Los pedidos, así para España como para América, deben dirigirse a THE COSMO Sca. en C. y de C. en P.—BARCELONA.

Sombrerería y Gorristería

= DE =

JUAN FERRE Y HERMANO

TEMPORADA DE VERANO DE 1903

Grandes novedades en sombreros de paja y castor para caballeros y niños.

Últimos modelos en gorras: Sombreros ingleses **CHRISTYS**.

UNIÓN 38.—TARRAGONA

CINICA DENTAL

DE

D. Fulgencio Agustí Aien

Profesor-Dentista

Unión, núm. 44, principal, Tarragona

Curación pronta de las enfermedades de la boca y dientes. Extracciones SIN DOLOR.

Orificaciones, empastes y toda clase de Operaciones.

Construcción de dientes, dentaduras y aparatos de todas clases y empleo de todos los anestésicos conocidos.

Simón Saletes, Oficial del Mérito Agrícola, Prades, (Pirineos Orientales)

PRODUCTOS ANTICRIPTOGAMICOS POLVO CHEFDEBIEN

Auténtica sulfosilática Cúprica.—Suprime totalmente el empleo del Sulfato de Cobre—Recomendado por los profesores Mrs. Millardet y Gayon.

El POLVO CHEFDEBIEN no es una mezcla, sino una combinación de la ESTEATITA ESPECIAL DE CATLLAU con el Sulfato de cobre. El POLVO CHEFDEBIEN preserva del MILDEW, del BLACH-ROT, de la PODRIDURA GRIS (Botritis-Cinerea) y de la ANTRACNOSIS evitando estas enfermedades.

Mezclado con dos tercios ó una mitad de azufre, el POLVO CHEFDEBIEN cura el OIDIUM y al propio tiempo preserva del MILDUI.

Exíjase el POLVO CHEFDEBIEN en sacos señalados con nuestro marca de fábrica.

Para informes y encargos dirigirse a D. S. GAILLARD: Agente General, en Barcelona, Paseo de San Juan núm. 141, principal.

EN TARRAGONA, D. JUAN PALLARES, CALLE REAL NÚM. 54 ALMACÉN

